

Der Ruhralleetunnel in Essen – Ein weiter Weg bis zur freien Fahrt

Erste Ergebnisse aus der laufenden Studie

Autoren:

Dipl.-Ing. Stefanie Bremer
Univ.-Prof. Dr.-Ing. J. Alexander Schmidt
Univ.-Prof. Dr. techn. Jörg Schönharting

Die Ruhrallee im Südosten der Stadt Essen ist ein Straßenraum mit vielfältigen, widersprüchlichen Gesichtern. Alte Baumreihen schaffen am Rand und über dem Mittelstreifen ein schützendes Dach, intakte Wohnnachbarschaften erstrecken sich beidseitig der langen Straße – Ein einprägsames grünes Stadttor für die Pendler von Süden. Aber auch: Jeden Tag verkehren hier mehr als 60.000 Fahrzeuge stadtein- und auswärts.

Damit ist der Konflikt zwischen der Straßenraumqualität und Wohnumfeld einerseits, überaus hoher Verkehrsbelastung und entsprechenden Emissionen andererseits skizziert. Dieses ist Ausgangspunkt für grundsätzliche Überlegungen zur Entlastung und zugleich Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Ruhrallee als wichtiges Netzelement im Ruhrgebiet.

Die Ruhrallee im Bundesverkehrswegeplan

Untersuchungen und konzeptionelle Überlegungen zu einer Nord-Süd-Verbindung im westlichen Ruhrgebiet reichen weit zurück. Der Bedarfsplan Bundesfernstraßen aus dem Jahre 1970¹ beispielsweise enthielt im Planungsraum eine A31, die von ihrem heutigen Ende bei Bottrop zwischen Oberhausen / Mülheim a. d. Ruhr und Essen hindurch bis südlich nach Siegburg hätte geführt werden sollen. Diese Planung, die für Essen eine Westumfahrung gebracht hätte, wurde später fallengelassen.

Stattdessen wurde eine Verbindung der nördlichen A52 bei Gladbeck mit der südlichen A52, die gegenwärtig am Dreieck Essen-Ost ihr Ende findet, priorisiert. Dieser Teil der A52 stellt für Essen eine Ostumfahrung dar.

Ein weiteres wichtiges Netzelement des durch ein lückenhaftes Autobahnenraster erschlossenen Ruhrgebiets ist die in West-Ost-Richtung geplante A44. Sie war ursprünglich als durchgehende Achse zwischen Düsseldorf und Dortmund und südlich von Essen verlaufend geplant („DüBoDo“). Teile der A44 sind realisiert, Teile befinden sich in Realisierungsvorbereitung, Teile davon sind aufgegeben worden.

Entlastung fürs Breitscheider Kreuz

In diesem Kontext gewinnt die Ruhrallee eine neue strategische Bedeutung im Verkehrsnetz. Sie ist der letzte Abschnitt der Verbindung zwischen der A46 bei Wuppertal, der A44 bei Velbert und der A52 in Essen. Sie ermöglicht die Umgehung des häufig überlasteten Autobahnkreuzes Breitscheid und ist damit Teil des hochrangigen Netzes im Ruhrgebiet geworden, das sonst durch Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen gebildet wird.

Bereits 1991 wurden Studien für eine Untertunnelung und - parallel - Studien zu einer Weiterführung der A52 im Osten von Essen durchgeführt. In der Schlussfolgerung wurde jedoch der Untertunnelung der Ruhrallee keine hinreichende Priorität beigemessen.

Nachdem die Verkehrsbelastungen der Ruhrallee jedoch weiter stiegen und mit mittlerweile deutlich mehr als 60.000 innerhalb von 24 Stunden auf „Autobahnniveau“ liegen, konnte man nicht umhin, den Ruhralleetunnel erneut aufzugreifen und ihn als Maßnahme für den Bundesverkehrswegeplan 2003 anzumelden. Die Bewertung durch den Bund ergab bei Investitionskosten von 205 Mio Euro einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 5,4. Mit diesem hohen Ergebnis rangiert das Projekt gegenwärtig im „Vordringlichen Bedarf“ und somit in vorderster Dringlichkeit.

¹ Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vom 30.01.1970, Bonn 1970.

Die Stadt und der Tunnel

Welche Rolle spielt der Ruhrallee-Tunnel für die Entwicklung der Stadt Essen? Fakt ist, dass die Stadt Essen jetzt die einmalige Chance hat, diejenige Variante zu identifizieren und in die Diskussion zu bringen, die die technischen Erfordernisse erfüllt und zugleich der Stadt in hohem Maße nützt. Die Wirkungen im direkten und indirekten Umfeld des Ruhralleetunnels machen deutlich, dass die Planung der Ruhrallee, ob Tunnel oder andere Lösungen, nicht eine „inselartige“ Planung sein kann und sektoral nicht nur aus verkehrstechnischer Sicht untersucht werden kann.

Die Entscheidung über eine weiter zu verfolgende Vorzugsvariante mit einem Tunnel ist deshalb vor dem Hintergrund städtebaulicher Aspekte zu treffen. Gesichtspunkte, wie beispielsweise die Intensität der Auswirkungen auf bestehende Anliegernutzungen, auf die Aufenthaltsqualitäten des neuen Stadtraums, auf die Gestaltqualitäten der bestehenden (und zukünftigen) Bebauung und nicht zuletzt die zukünftige städtebaulich-funktionale und soziale Entwicklung der Nachbarschaften entlang des Ruhrallee-Korridors sind dabei wichtige Parameter.

Gerade vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Baukulturinitiative des Landes NRW drängt sich eine integrierte Behandlung dieser Aufgabe auf: Nicht verkehrliche, nicht städtebauliche Gesichtspunkte allein dürfen die weitreichenden Entscheidungen im Lebensraum Stadt prägen, vielmehr sind diese und andere Aspekte untereinander in einem dialogischen Prozess abzuwägen.

Zeugin des Aufstiegs der Stadt zur Industriemetropole

Die Entwicklung der Ruhrallee ist eng verknüpft mit der städtebaulichen Entwicklung der angrenzenden Ortsteile. Die Straße wurde im Zuge der Industrialisierung als Verkehrsverbindung zwischen den Zechen und Ortsteilen im Südosten und dem Stadtgebiet gebaut. Die bauliche Entwicklung setzte dabei erst relativ spät und schleppend ein.

Bis circa 1840 gab es keine Ruhrallee. Das Gebiet war, abgesehen von vereinzelt Hofanlagen, weitestgehend unbebaut und von Freiräumen und Wäldern geprägt. Um 1903 wird eine Straße angelegt, die am 04.02.1904 in Ruhrallee umbenannt wird. In unmittelbarer Nähe der Zeche Schnabel und Zeche Ludwig entstehen Bergarbeitersiedlungen, die aber nicht direkt von der Ruhrallee aus erschlossen werden. An der Ruhrallee gibt es keine Bautätigkeit.

Mit der Entwicklung des Moltkeviertels und mit dem Elisabeth-Krankenhaus wird der nördliche Teil der Ruhrallee bebaut. Diese typisch städtische Bebauung weitet sich aber nicht auf den südlichen Teil der Ruhrallee aus, der eher einer ländlich geprägten Verbindungsstraße gleicht. Die „Zornige Ameise“ ist zu dieser Zeit eine wichtige Fährverbindung nach Überruhr.

Zwischen 1915 und 1930 werden im Ortsteil Bergerhausen Parzellen entlang der Ruhrallee und ihren Nebenstraßen als Bauland ausgewiesen. Im Zuge der Bautätigkeit in den Wohngebieten werden auch einige Grundstücke direkt an der Ruhrallee bebaut. Um 1926 entstehen die ersten Gebäude gegenüber der „Zornigen Ameise“. Die östliche Straßenseite bleibt weiterhin unbebaut und wird zunächst für landwirtschaftliche Zwecke, später als Kleingartenanlage genutzt. Um 1940 werden die heute noch vorhandenen Platanen gepflanzt.

Mehr Häuser, mehr Verkehr

In den 60er Jahren kommt es zu einer weiteren Bauphase an der Ruhrallee. Anstelle der Gärten wird nun auch eine „erste Baureihe“ direkt an der Ruhrallee mit freistehenden zweigeschossigen Wohngebäuden bebaut.

Das Siepetal und das Tal des Mühlenbachs sind noch gut an den Naturraum Ruhr angeschlossen. An der Ruhr befindet sich ein Strandbad, neben der „Zornigen Ameise“ und der Gaststätte „Am schwarzen Horn“ gibt es weitere Biergärten, die bei gutem Wetter viele Bewohner der dicht bebauten nördlichen Innenstadtquartiere an das Wasser locken.

1962 wird die Ruhrallee verkehrstechnisch ausgebaut. Auf einer vorher als Grünraum genutzten Fläche entsteht der Betriebshof der Essener Verkehrs-Aktiengesellschaft (EVAG). Zeitgleich werden im St. Annental ein Klärwerk und ein Gasometer gebaut.

Der Bau der Konrad-Adenauer Brücke nach Überruhr-Hinsel und der Bau der Bundesautobahn A 52 führt zu einem starken Ansteigen des Verkehrsaufkommens auf der Ruhrallee. Der Fährbetrieb der „Zornigen Ameise“ wird 1963 eingestellt.

Nixdorf kommt

1984 wird die Planung zum Büropark und der Ansiedlung von Nixdorf abgeschlossen. Trotz der Bürgerproteste werden in der Folge die Büroparks I, II und III mit insgesamt dreizehn Bürokomplexen errichtet. Von den beiden Naturräumen Mühlenbach und Siepetal ist nun nur noch ein kleiner Restgrünstreifen am südlichen Ende des Büroparks gegenüber dem EVAG-Gelände erhalten. Somit ist um 1985 die Randbebauung der beiden Seiten des weiten Straßenraums abgeschlossen.

Die Ruhrallee war nie als städtischer Raum gedacht, der Grundstücke erschließen und als Art repräsentative Hauptstraße dem Stadtteil Bergerhausen ein Zentrum geben sollte. Die Ruhrallee war eine Verbindungsstraße. Sie hatte ursprünglich eher eine verkehrstechnische und weniger eine stadträumliche Funktion. Sie war eine ländlich geprägte Überlandstraße, die sich nach dem zweiten Weltkrieg - eher ungewollt - mit Gebäuden anfüllte, womit ein Stück Landstraße plötzlich zum Stadtraum wurde.

Heute belastet der extreme Verkehr das Umfeld mit Stau, Lärm und Schadstoffen. In der Folge sinken Grundstückswerte und Mieten. Der Berufs- und Wirtschaftsverkehr verbringt hier täglich wertvolle Zeit auf einem kurzen Abschnitt, der den verkehrlichen Erfordernissen heute und künftig bei weitem nicht mehr genügen kann.

Brauchen wir den Tunnel wirklich?

Eine investive Maßnahme von so weitreichender Auswirkung und Langlebigkeit wie der Ruhrallee-Tunnel muss in einen zeitlichen Kontext gestellt werden. Wie wird sich der Straßenverkehr entwickeln? Wie werden sich die Nutzungen entwickeln? Welche Rolle wird die Stadt innerhalb des Ruhrgebiets und welche Rolle wird das Ruhrgebiet im Wettbewerb der europäischen Regionen zukünftig spielen?

Diese Fragen lassen sich nicht einfach durch Trendbetrachtungen beantworten. In hohem Maße sind hier Zielvorstellungen gefragt, an denen sich die Entwicklungsstrategien der Stadt und der Region ausrichten müssen. Diese Zielvorstellungen müssen andererseits so realistisch sein, dass sie auch erreichbar erscheinen und nicht als Utopie abgetan werden.

Die Einwohneranzahl der Stadt wird nach allen Prognosen in den nächsten Jahren sinken, die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist rückläufig, die Abwanderung von Einwohnern in das Umland wird anhalten. Dennoch kann auch ein attraktives Umfeld im Stadtraum Ruhrallee einen Beitrag dazu leisten, die Wohnqualität in der Stadt Essen zu unterstützen und manchen Haushalt zum Bleiben oder zum Zuzug veranlassen.

Ein wesentliches Ziel der Stadt und der Region ist es, einen Beitrag zum Abbau der Arbeitslosigkeit zu leisten. Für Essen wird bis 2015 mit 251.500 Arbeitsplätzen gerechnet. Würde man Frankfurt, Stuttgart, München oder Düsseldorf zum Maßstab machen, dann wäre eine Arbeitsplatzanzahl von 350.000 bis 450.000 anzustreben. Auch wenn augenscheinlich ein solches Ziel nicht in dem genannten Zeitraum erreichbar erscheint, ist zu fragen, welche Zielgröße für eine Infrastrukturplanung angesetzt werden soll, die ihrerseits eine Lebensdauer von 50 oder mehr Jahren aufweist. Bei dem Bemühen, die Randbedingungen für die Entwicklung und Ansiedlung neuer Unternehmen zu schaffen, kann jedenfalls die Ruhrallee ein Baustein in einem größeren Zusammenhang sein.

Mehr Pendler

Weil die Arbeitsplätze in Essen auch zukünftig konzentriert sein werden, wird sich das Pendleraufkommen erhöhen. Die Motorisierung wird noch einmal ansteigen. Und der Trend zu entfernteren Zielen wird nicht zuletzt aufgrund der Spezialisierung in der Arbeitswelt weiter anhalten. Damit werden die Fahrleistungen - bei weitgehend konstantem Verkehrsaufkommen - bis zum Zieljahr weiter ansteigen. Dieser Prozess war in der Vergangenheit bereits wesentlicher Grund für die starken Verkehrszunahmen an den Stadtgrenzen von Essen und anderen Arbeitsmarktzentren der Region. Insgesamt wird von einer Zunahme der Straßenverkehrsleistung zwischen 2002 und 2015 von 20% ausgegangen. Damit steigt die Bedeutung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

Die Alternativen zum Tunnel

Bevor verkehrstechnische Varianten im Einzelnen ausgearbeitet werden, geht es in der laufenden Studie darum, städtebauliche Leitbilder für den Straßenraum und seine Teilbereiche zu entwickeln. Derartige Leitbilder können nur auf den Merkmalen und Potenzialen aufbauen und diese als Grundlage nutzen.

Mit dem Naturraum Ruhr steht den Stadtteilen Bergerhausen und Rellinghausen ein außergewöhnlicher Stadtraum zur Verfügung, der neue oder verbesserte Siedlungsimpulse in die Stadtteile bringen könnte. Dafür müssen die Ruhrauen jedoch stärker als bisher an die Siedlungsbereiche angebunden werden.

Bisher trennt die verkehrlich stark belastete Ruhrallee die Wohngebiete vom Naturraum Ruhr. Wenn in Zukunft der Durchgangsverkehr der Straße im Tunnel geführt wird, kann die Barrierewirkung der Straße wesentlich reduziert und der tiefliegende Auebereich besser und direkt erschlossen werden. Dabei sollte vor allem darauf geachtet werden, dass die beiden innerstädtischen Grünzüge (Siepetal und Mühlenbach/St. Annental) wieder besser mit der Ruhr verknüpft werden.

Die Ruhrallee als Stadteingang gestalten

Aus Sicht der Verkehrsteilnehmer bildet die Ruhrallee den Übergang zwischen Naturraum Ruhr und der gebauten Stadt. Das „hier beginnt die Stadt“ muss als Erkennungsmerkmal in unterschiedlichen Facetten herausgearbeitet werden. Durch die Gestaltung des Straßenraumes und durch eine geeignete Gestaltung des Umfeldes muss versucht werden, eine Stadttorsituation im Bereich zwischen Frankenstraße und Westfalenstraße zu schaffen. Der regionale Verkehr verschwindet hier in einem Tunnelportal, das als Stadttor eine Wirkung entfalten könnte. Und der weiter nördlich folgende Abschnitt der Ruhrallee mit der wirkungsvollen Allee alter Bäume und den Wohnquartieren stellt den graduellen Übergang zwischen Natur und Stadt ebenfalls dar.

Erst wenn diese städtebaulichen Leitbilder eingegrenzt sind, können auch mögliche alternative verkehrstechnische Konzepte entwickelt werden. Dabei gilt es zu klären, welche sinnvol-

len Anschlüsse mit welchen stadträumlichen Konzepten am besten harmonieren: Nur Westfalenstraße oder Franken- + Westfalenstraße, Halbanschluss an der A52 oder Vollanschluss, Führung der Trasse abschnittsweise im Tunnel, im Trog oder gar als Hochstraße. Diese grundsätzlichen Alternativen haben alle Vor- und Nachteile. Sie müssen durchdacht, auf Plan gebracht und gemeinsam mit den Nutzungskonzepten und den stadträumlichen Konzepten bewertet werden.

Ein langer Weg bis zum Tunnel

Die Industrie- und Handelskammern des Ruhrgebiets haben in ihrer Stellungnahme die hohe Bedeutung des Ruhrallee-Tunnels für die Region unterstrichen². Noch ist das Rennen aber nicht gelaufen: Bis zum Bundestagsbeschluss ist noch ein steiniger Weg zurückzulegen, da viele ebenfalls wichtige Maßnahmen mit dem Ruhrallee-Tunnel konkurrieren und ein Austausch des Ruhrallee-Tunnels gegen andere Maßnahmen auf dem politischen Weg nicht auszuschließen ist.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein ist ebenfalls noch nicht erreicht: Es gibt noch kein Baurecht. Nachdem der Ruhrallee-Tunnel nach den Vorstellungen des Bundesverkehrsministeriums eine Autobahn werden soll (A535), ist die Straßenverwaltung des Landes zuständig für die Planung und zuständig für das Planfeststellungsverfahren, dessen erfolgreicher Abschluss das Baurecht erst schafft. An diesem Ziel mitzuwirken und den Boden für eine integrierte Lösung „Stadt und Verkehr“ zu bereiten, ist Aufgabe und Motivation für die beschriebene Untersuchung, die noch im September dieses Jahres den politischen Entscheidungsträgern zur Verfügung gestellt werden soll.

² Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet (Hrsg.): Das Ruhrgebiet – Verkehrsinfrastruktur auf dem Prüfstand, Bochum, Februar 2003.